

Règlement

Endurance Racing Twin

- 2010 -

(09/12/2009)

ARTICLE 1 : OBJET

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités selon lesquelles MOTORS EVENTS EUROPE organise, sous l'égide et avec l'accord de la F.F.M, dans le cadre de la promotion du sport motocycliste, une épreuve intitulée :

ENDURANCE RACING TWIN (E.R.T.)

Cette épreuve se déroulera dans le cadre des championnats nationaux et des épreuves internationales, ou épreuves commanditées par nos soins en conformité avec les règlements de ces compétitions, et sous la responsabilité de leurs organisateurs.

ARTICLE 2 : CONDITIONS DE PARTICIPATION

2.1. PILOTES

Pourront participer aux ENDURANCE RACING TWIN les titulaires d'une licence F.F.M. NCA en cours de validité, les pilotes munis d'une licence NCB (ou d'une licence compétition à la journée) pourront également participer (dans les conditions définies ci-dessous). Attention, les pilotes munis de licence NCB inscrits à l'année auront la même priorité d'inscription aux courses que les pilotes munis de licence NCA inscrits au championnat, cependant ils ne pourront prétendre marquer des points au championnat "Team" et "Pilote" (spécificité de la licence NCB)

Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans et titulaires du permis de conduire moto ou de son équivalent permis B + de 2 ans ou titulaire d'un C.A.S.M. conformément aux règlements de la F.F.M.

Ne seront pas admis à participer à cette coupe :
- Tout pilote ayant été classé dans une course internationale, toutes disciplines confondues hormis les pilotes classés en endurance après la 10ème place.
- Les cinq premiers des classements nationaux : Superbike (Supersport, Superbike), Promosport, (600 cc et 1000 cc) des saisons 2007, 2008 et 2009, à l'exception des Side-Car, de la Junior Cup, du Monobike, et du Promo 500 Cup.

Au moment de son engagement, le pilote fait une déclaration sur l'honneur de son palmarès. Toute fausse déclaration entraînera immédiatement l'exclusion de la coupe.
Il est entendu que les organisateurs des ERT se réservent le droit d'examiner et de refuser toute candidature présentant un caractère particulier afin d'en préserver l'esprit.

Néanmoins, les organisateurs se réservent le droit de permettre à un ou plusieurs pilotes ("gentleman rider") de participer à certaines courses hors classement moyennant des frais de bureau de 50 € (voir article 6.5), dans la limite de 1 meeting à l'année par pilote.

Lors de son engagement, chaque pilote devra s'engager à respecter les règlements de la F.F.M. en général, et des ENDURANCE RACING TWIN en particulier.

2.2. MACHINES

Les ERT sont ouvertes à tous les modèles achetés en France sans restriction d'année de :
- HONDA CB500, KAWSAKI GPZ 500, SUZUKI SV650, HYOSUNG COMET 650, KAWASAKI ER6N
- DUCATI 620, Mostro 696
- Et en règle général à tous les « twin » 4 temps de série de 500cc à 700cc.

2.3. INSCRIPTIONS

Les pilotes souhaitant participer aux ERT devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante :

MOTORS EVENTS EUROPE
Endurance Racing Twin
7 bis rue beauregard
27430 St Etienne du Vauvray

Pour être prise en compte une demande d'inscription devra impérativement comprendre un chèque de 370€ à l'ordre de MOTORS EVENTS EUROPE et le bulletin d'inscription rempli et signé par les 2 pilotes de l'équipage.

Ce montant donnant droit à :
- Un tarif préférentiel auprès des partenaires,
- L'ensemble des mailings, infos, résultats pour toute la saison,
- Un accueil pilote CUP sur chaque épreuve.

2.4. REMBOURSEMENT DES DROITS D'INSCRIPTION

La date butoir de remboursement du montant d'inscription est fixée au 01/01/2010. L'annulation à la saison devra se faire obligatoirement par lettre recommandée. Par ailleurs, il sera prélevé sur le remboursement une somme forfaitaire de 50€. Passé ce délai, les droits seront acquis. Le pilote ayant demandé le remboursement de ses droits ne pourra se réinscrire pour la saison 2011 en ERT.

ARTICLE 3 : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

Voir Annexe 1.

ARTICLE 4 : RÈGLEMENT TECHNIQUE DES COMPÉTITIONS

Voir annexe 2.

ARTICLE 5: CLASSEMENTS, PRIX ET CHALLENGES

5.1. CLASSEMENT GÉNÉRAL

Un classement général "Team" sera établi à l'issu de chaque épreuve, le barème des points sera le suivant (cf. article 6 du règlement général C.C.R.) :

1er : 25 pts	**4e : 13 pts**	**7e : 9 pts**	**10e : 6 pts**	**13e : 3 pts**
2e : 20 pts	**5e : 11 pts**	**8e : 8 pts**	**11e : 5 pts**	**14e : 2 pts**
3e : 16 pts	**6e : 10 pts**	**9e : 7 pts**	**12e : 4 pts**	**15e : 1 pt**

Pôle position : 1 pt
Meilleur tour en course : 1 pt
Un classement général "Pilote" sera établi selon le même barême.

Les ex-æquo seront départagés en considération du nombre de première place, puis de secondes places, en cas de parfaite égalité, le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-æquo sera prépondérant.
En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la F.F.M., le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général C.C.R., Code Disciplinaire).
En dernier ressort, la décision du jury de la manifestation s'imposera.

Les équipages composés qu'un pilote non inscrit au championnat ("gentleman rider") seront considérés comme hors classement et ne marqueront donc aucun point au classement "Team". La décision de participer au championnat ne pourra être prise qu'avant le début des séances qualificatives ou pour la course suivante (les points ne seront pas rétractifs).

5.2. FINALE B

Pour qu'une finale B puisse avoir lieu, il faut au moins avoir 30 pilotes au départ.

5.4. CHALLENGE SUR CHAQUE ÉPREUVE

Des lots et/ou primes pourront être attribués à chaque course. Ils seront confirmés à chaque épreuve.

5.5. CLASSEMENT MACHINE DE PRESSE ou VIP

Les pilotes "gentleman rider" pourront participer à une épreuve et figureront sur le classement général de l'épreuve, mais ne marqueront pas les points et ne percevront ni primes ni lots.

ARTICLE 6 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES COMPÉTITIONS

- 3 & 4 juillet 2010 : WERC GP RACER – Dijon (21) - endurance 4h
- 4 & 5 septembre 2010 : WERC GP RACER – Le Vigeant (86) - endurance 4h
- 25 & 26 septembre 2010 : WERC GP RACER - Carole (93) - endurance 3h30

ARTICLE 7 : KIT DE DÉPART

Chaque moto devra être équipée de pneumatiques de la marque du partenaire (DUNLOP) et du modèle SPORTMAX GP RACER D211. Il sera autorisé d'utiliser des pneus pluie de marque DUNLOP. La liste des références de pneumatique autorisées se trouve en annexe 3.

Tout pilote non en conformité se verra dans l'interdiction de prendre le départ des courses. Il ne pourra également demander le remboursement de ses droits d'engagement.

ARTICLE 8 : PUBLICITÉ ET TENUE DES PILOTES

8.1. TENUE DES PILOTES

Chaque pilote devra posséder une tenue de coureur conforme à la réglementation F.F.M.

La combinaison cuir, le casque, les bottes et les gants seront de marque libre. **La combinaison devra porter les publicités des partenaires de la coupe aux endroits indiqués.**
Le port d'une protection dorsale rigide est obligatoire, celle-ci est portée dans la combinaison. Lors de la mise en pré-grille, si le pilote ne porte pas une tenue homologuée, il se verra refuser l'accès à la piste.
La décoration du casque reste libre à condition de respecter le plan de stickage.

8.2. PUBLICITÉ SUR LA MACHINE

Chaque concurrent devra OBLIGATOIREMENT apposer sur sa machine les publicités conformément au plan d'identification spécifique (le plan et les stickers seront donnés aux pilotes par l'organisation lors de la 1ère épreuve).

Les concurrents auront le restant de la machine pour apposer d'autres annonceurs, à condition que ceux-ci ne soient pas concurrentiels aux firmes patronnant la coupe et des partenaires des ERT, ou contraire à la réglementation française sur les alcools, les tabacs, les bonnes mœurs ou les sectes.

La décoration de la machine pour la couleur est libre.

8.3. EXPLOITATION PUBLICITAIRE

MOTORS EVENTS EUROPE et les partenaires de la coupe se réservent le droit d'exploiter tous les résultats à des fins publicitaires. Le pilote s'engage de son côté à respecter tous les accords publicitaires conclus dans le cadre de la coupe et autorise MOTORS EVENTS EUROPE et les partenaires de la coupe à exploiter ses résultats, son image à des fins publicitaires.

Lors de l'inscription, chaque pilote reconnaîtra être libre de tous engagements ou obligations avec des tiers lui permettant de respecter totalement les termes du présent règlement en général, et de l'article 7 en particulier.

Aucune marque, société ou association (non partenaire des ERT) ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord des organisateurs.

ARTICLE 9 : CONTRÔLE ET SANCTIONS

A l'issu de chaque épreuve, les trois premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Toute infraction, si minime soit-elle, pourra entraîner une sanction prise par l'organisation et une demande de sanction auprès du jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent.

Si la faute s'avère suffisamment grave, l'organisateur dans le cadre du code de discipline et d'arbitrage de la F.F.M. pourra prononcer l'exclusion définitive pour la « saison ».

9.1. DÉMONTAGE

Le directeur de course et les contrôleurs techniques se réserve le droit de procéder à toute vérification technique supplémentaire par les techniciens et de prélever une ou plusieurs pièces en vue de les contrôler dans les ateliers des constructeurs.
En cas de non-conformité, les pièces seront saisies.

En cas de conformité, l'organisateur s'engage à renvoyer les pièces dans les plus brefs délais et à fournir les joints pour un remontage moteur si celui-ci a été ouvert. Dans le cas d'un démontage de la moto le retour est aux frais du pilote.

9.2. SANCTIONS

Toute infraction au règlement technique entraînera :
- à la première infraction, l'exclusion de l'épreuve.
- à la deuxième infraction, l'exclusion définitive pour la saison

Ces décisions disciplinaires feront l'objet d'une validation par la FFM.

ARTICLE 10 : RÉCLAMATIONS

Une réclamation écrite accompagnée d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative aux classements de l'épreuve.

Pour un démontage moteur, elle devra être accompagnée d'un montant de 200 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ARTICLE 11 : ASSURANCES

Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément à l'article R 331-30 et A 331-32 du code du sport.

ARTICLE 12 : INTERPRÉTATION – LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.C.R., après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

ARTICLE 13 : MATERIELS SUR LES CIRCUITS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 14 : RESPECT D'AUTRUI

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale de l'Endurance Racing Twin. Pour cela, nous vous demandons :
- De na pas attiser les riverains ou autre personne dans le paddock
- De ne pas faire rouler de machine, quelque soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
- De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks
- De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
- De tenir les chiens en laisse
- Et dans la mesure du possible de stopper tout bruit de moteur après 22h

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du championnat pourront être prises.

ARTICLE 15 : LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou accompagnateurs fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux et reste sous l'entière responsabilité du pilote. Les bracelets devront être fermés au poignet de façon à ce qu'ils ne puissent être retirés. Tout bracelet mis de façon à permettre d'être passé d'une personne à une autre sera détruit et non remplacé.

1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les bulletins d'inscription pour chaque course devront être envoyés en début de saison. Ils devront être accompagnés de 2 chèques de règlement de 50% du montant total de l'inscription à la course (278€ par pilote).
1 mois avant l'épreuve, le 1er chèque de la course sera encaissé, 15 jours plus tard le second.
Pour toute annulation 1 mois ou plus avant l'épreuve, les 2 chèques seront renvoyés. Si l'annulation a lieu entre 15 et 30 jours avant la course, seul le second chèque sera renvoyé. Si l'annulation intervient moins de 15 jours avant l'épreuve, aucun remboursement ne sera possible, sauf présentation d'un certificat médical de moins de 5 jours, le second chèque sera alors renvoyé. Les annulations doivent être faites par lettre recommandée, mail (motors-events@wanadoo.fr) ou par courrier remis en main propre à l'organisation.
En cas de chute ou casse lors des essais libres, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical.
Les engagements seront clos impérativement 1 mois avant la date de chaque manifestation. Les pilotes sollicitant un engagement après cette date, pour autant qu'il reste des places disponibles, devront s'acquitter d'une pénalité de 40€.

Les opérations de contrôles administratifs et techniques auront lieu le vendredi de 9h à 12h30 et de 14h00 à 19h00. Les opérations de contrôle administratif et techniques devront être terminées le vendredi 19h (sauf autorisation exceptionnelle donnée par l'organisation).
Les pilotes ne pourront pas prendre le départ des essais chronométrés s'ils n'ont pas effectué les contrôles administratifs et techniques.

Avant la 1ère manche, un chèque de caution de 250 € pour le transpondeur et les brassards sera demandé à chaque équipage. Ce chèque de caution sera conservé par l'organisation toute la saison et restitué aux pilotes après la dernière épreuve.

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications administratives :
- Permis de conduire ou CASM,
- Licence en cours de validité,

Chaque pilote devra présenter aux vérifications techniques :
- Sa machine en parfait état de marche et conforme au règlement technique,
- Sa tenue complète de pilote,
- La carte grise de sa machine (WW garage et carte grise dite RSV autorisés) ou la feuille des mines.

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série et de la course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet. Les organisateurs se réservent le droit de refuser le départ des essais ou de la course à un pilote ne présentant pas les conditions nécessaires de sécurité.

2. QUALIFICATIONS

Pour chaque épreuve, il est prévu deux séances d'essais chronométrées de 15 minutes minimum par pilote.
Si le nombre d'engagés impose l'organisation de plusieurs séries, les pilotes seront répartis par tirage au sort sans distinction des catégories.
Le nombre de pilotes admis pour chaque série d'essais chronométrés sera celui figurant sur le document d'homologation du circuit, et figurant sur le règlement particulier.
Les pilotes devront porter le brassard qui leur aura été attribué lors du contrôle administratif. L'attribution entre le pilote bleu et blanc sera établi par les équipages lors de leur inscription au championnat, aucune modification ne sera possible. **Tout pilote se présentant à une série dans laquelle il n'est pas inscrit sera refusé** (La couleur du brassard sera la même que celle de son pass concurrent).

Tous les pilotes seront qualifiés pour les finales sans contrainte de temps minimum, seule la capacité des circuits déterminera si certains pilotes ne pourront rouler.
L'organisation se réserve le droit de choisir le nombre de pilotes qui participeront à la finale A et à la finale B, ceci ayant pour but de faire rouler un maximum de pilotes.

3. BRIEFING

Un briefing sera organisé avant chaque épreuve, le vendredi après-midi ou le samedi matin. Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement de la course.
Aussi la présence d'au moins un des deux pilotes est obligatoire pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absences. (un Stop & Go de 30s). Le lieu et l'heure du briefing sera précisé sur le panneau d'affichage officiel.
Une feuille de présence sera établie pour chaque briefing que chaque pilote devra signer.

4. COURSES

Pour la définition de la grille de départ, le meilleur temps de l'équipage sera obtenu par l'addition du meilleur temps de chaque pilote de l'équipage.
La procédure de départ des courses sera de type simplifiée (article 3 du règlement général 2010 pour les épreuves de vitesse), un départ type 24h sera possible lorsque le circuit le permettra.

4.1. DEROULEMENT DE LA COURSE

L'épreuve réunira deux pilotes sur une ou deux machines, le choix d'utiliser une ou deux machines est possible à tout moment de l'épreuve, seule condition les deux motos doivent obligatoirement être passées au contrôle techniques avant la manifestation.
Si un équipage décide d'utiliser deux machines, la deuxième machine devra être en entreposée dans le stand de l'équipage pendant la durée du relais.
Aucun pilote ne pourra rouler plus de 2 heures d'affilée et pour un maximum des 2/3 du temps total de course. Si, sur un équipage, il est démontré que l'un des deux pilotes a dépassé ce temps de conduite, l'équipage (les 2 pilotes) sera automatiquement disqualifié.
Il ne sera pas autorisé plus de 8 personnes (les 2 pilotes compris) dans les stands pour des mesures de sécurité, des sanctions pourront être prises à l'encontre des récidivistes (stop & go)

4.1.1. ARRETS SUR LE CIRCUIT
Lorsque qu'une machine est arrêtée sur le circuit suite à un problème mécanique ou à une chute, le pilote peut ramener sa machine par ses propres moyens au stand.

Il peut également ramener uniquement le transpondeur et poursuivre la course sur la moto restante. En cas de chute, un concurrent ne pourra récupérer le transpondeur de sa machine qu'après l'accord des commissaires. D'autre part s'il doit traverser la piste pour rejoindre son stand, il ne pourra le faire que sous le contrôle des commissaires.
Attention, seul le pilote de la machine arrêtée peut ramener le transpondeur, le transfert de ce dernier ne peut se faire **que devant son stand**.
Si un pilote est pris en charge par le service médical, et que ce dernier ne le considère pas apte à rouler, son coéquipier pourra aller chercher le transpondeur pour continuer la course (en respectant les temps de roulage autorisés).

4.1.2. ARRET AUX STANDS
Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite et sans doubler.
Les ravitaillements en carburant doivent se faire conformément au règlement suivant :
- Machines obligatoirement arrêtées lors de l'arrêt au stand.
- Avant de ravitailler une machine, elle doit être béquillée devant le stand.
- Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.
- Les opérations de ravitaillement et les réparations ne peuvent pas avoir lieu simultanément.
- Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance.
- Chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie, cette personne devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant d'une capacité minimum de 5kg pour les appareils a poudre de type ABC ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs a Co2 efficace sur les feux d'hydrocarbures (PAS D'EXTINCTEUR A EAU), et devra obligatoirement être présente lors de toutes les opérations de ravitaillement.
-Une deuxième personne affectée au remplissage du réservoir devra être habillée d'une tenue en coton ou cuir, de gants de cuir, de chaussures montantes en cuir et d'un casque avec écran de protection ou d'une cagoule ignifugée et de lunettes de protection. Le même équipement est demandé à la personne affectée à la sécurité incendie. Le remplissage devra s'opérer avec le système défini à l'article 4.2.4 de l'annexe 1 du présent règlement.
- Toutes interventions importantes (autres que ravitaillement, plaquette ou changement de roues) devront se faire à l'intérieur du stand, sans restrictions du nombre de personnes.
- Quatre personnes maximum peuvent intervenir simultanément sur la machine (si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes) lors d'opérations de maintenance ou réparation hors du stand.

Equipages à deux machines, les mêmes règles s'appliquent ainsi que les suivantes :
- Lorsqu'une machine d'un équipage est sur la piste, la deuxième machine entreposée dans les stands devra être ravitaillée en carburant sur la voie des stands. Les autres opérations de maintenance, sont autorisées à l'intérieur du stand.
- Lors des changements de machine, la machine qui repartira devra être placée en attente moteur arrêté devant le stand. Elle ne pourra être sortie du stand qu'un tour avant le changement de machine et ne pourra démarrer qu'après le changement de transpondeur.
- **Le changement de moto soit s'effectuer devant le stand**. Le passage du transpondeur ne peut commencer qu'une fois la machine rentrante béquillée.

Chaque pilote est responsable du respect des consignes de sécurité (art 26 des règles générales pour les épreuves de vitesse). Le non respect de ces consignes de sécurité sera passible d'un stop and go de 30 secondes allant, en cas de récidive, jusque la disqualification du team.

4.2. CLASSEMENT DE LA COURSE
A la fin de l'épreuve (la tombée de la dernière heure), le drapeau à damiers sera abaissé sur l'équipage de tête, à la condition que celui-ci franchisse la ligne d'arrivée dans les 3 minutes. Dans le cas contraire, sera déclaré vainqueur la machine la mieux placée ayant franchi la ligne d'arrivée dans les 3 minutes.
Toute machine qui n'aura pas franchi la ligne dans les 3 minutes qui suivent la dernière heure ne sera pas pris en compte dans le classement de l'épreuve, ainsi que toute machine qui n'aura pas parcouru 75% de la distance de l'équipage déclaré vainqueur.
A l'issu de chaque épreuve, les 3 premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.
Les équipages composés d'un pilote ne faisant pas parti du championnat, ne seront pas classés au championnat "Team", le pilote inscrit au championnat ne marquera que les points du championnat pilote (aucun point pour le championnat "team").

4.3. ARRET DE LA COURSE
Tel que réglementé à l'article 6 du règlement général CCR.

Si un arrêt de la course intervient avant que 66 % du temps de course n'ait été effectué et qu'il n'y ait pas de nouveau départ, le classement sera celui de l'avant dernier tour de course et seulement 50 % des points seront attribués.
Si un arrêt de la course intervient alors que 66 % du temps de course a été effectué, il n'y aura pas de nouveau départ. Le classement sera celui de l'avant dernier tour de course et la totalité des points seront attribués.

4.4. SYSTEME DE RAVITAILLEMENT
Le système de remplissage est libre pour permettre l'utilisation de systèmes de type "Acerbis", mais doit permettre au débit d'essence de s'arrêter automatiquement quand on lâche la poignée du derrick. En course, le remplissage du réservoir au "bidon-entonnoir" est interdit. Les vannes « zenith » sont interdites.
Les derricks positionnés en hauteur sont interdits. Le remplissage des systèmes de ravitaillement s'effectuera devant le stand de l'équipage de préférence à l'aide d'un siphon ou d'une pompe manuelle il pourra s'effectuer au« bidon-entonnoir » le préposé à l'extincteur devant surveiller l'opération.

Le stockage d'essence se fera dans un stand défini par l'organisation. Un maximum de 30L d'essence, tout contenant confondu, est autorisé dans les stands, en conformité avec le règlement fédéral.

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Pour tous les points non prévus dans le règlement particulier, la machine devra être conforme aux normes imposées par le code sportif national et ses annexes.

Les reniflards de réservoir d'essence et de radiateur d'eau devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs de capacité minimale de 0,5 litre. Le système de recyclage d'origine devra être conservé et aboutir dans la boîte à air.

Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile et tous les raccords hydrauliques seront freinés par un fil métallique de sécurité.

2. PNEUMATIQUES

Ils devront être du type considéré (SPORTMAX GP RACER D211) et de la marque partenaire (DUNLOP) de l'épreuve, en sachant qu'il sera proposé des trains de pneus pluie de la marque partenaire. La liste complète des références autorisées est en annexe 3.

3. SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Il sera de marque libre, existant dans le commerce. Toute modification devra être validé par les contrôleurs techniques. Il est autorisé de retirer le catalyseur ainsi que le filtre anti-pollution. Ligne complète autorisée.
Un contrôle sono métrique aura lieu lors des vérifications techniques, le nombre maximum de dB sera de 102 aux régimes suivants :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
125 cc 2 Temps	7.000 RPM			
600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
Au dessus de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

4. PIÈCES À RETIRER OBLIGATOIREMENT

- béquilles
- clignotants
- rétroviseurs
- repose pieds passager
- phare et support de phare
- feux arrière
- klaxon
- support de plaque minéralogique
- protection de chaîne
- barre de maintien passager
- poignées de béquillage
- comodo d'éclairage
- **seul l'interrupteur d'arrêt moteur et de démarreur doit rester présent au guidon droit**

5. TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES

PARTIE CYCLE

5.1. FOURCHE

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Quantité et qualité d'huile libres. Modification des tés interdite. Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).
Le changement des bouchons supérieurs de fourche pour un modèle adaptable permettant ainsi les réglages en précontrainte des ressorts ainsi que les réglages extérieurs d'hydraulique de détente est autorisé. Pontet rigidificateur interdit sauf celui présent d'origine dans le garde-boue.
Les tubes et fourreaux doivent rester d'origine.

5.2. AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé. Il doit obligatoirement être fixé sur le té de fourche. La méthode de fixation doit être de bonne qualité. L'amortisseur ne doit en aucun cas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage. Les amortisseurs latéraux sont interdits pour raison de sécurité.

5.3. AMORTISSEUR ARRIÈRE

Libre. Fixation d'origine. Biellettes adaptables autorisées.

5.4. REPOSE PIEDS ET PLATINES

Libres. Les repose-pieds devront être d'une longueur minimum de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas de type pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Teflon, plastique ou équivalent.

5.5. FREINS

Les vis des fixations des étriers doivent être freinées par un fil de sécurité. Les durites de frein peuvent être remplacées par des durites de type « aviation ». La séparation des durites de frein devra se faire au dessus du Té de fourche inférieur.
Sont autorisés :
- Les durites aviation de marque quelconque (1 durit par étrier au départ du maître cylindre),
- Le liquide de frein de marque quelconque.
- Les étriers de frein de marque quelconque
- Les disques de freins adaptables dans les mêmes dimensions et matériaux que l'origine
- Les plaquettes de freins de marque quelconque
- Le Maitre Cylindre de marque et modèle libre

5.6. TABLEAU DE BORD

Libre. Le compteur et son entraînement pourront être retirés, un compte tours devra être présent et en ordre de marche, son support reste libre.

5.7. ROUES ET ENTRETOISES

Les roues d'origine, ou copies de roues d'origine dans les mêmes dimensions, doivent être conservées. Les jantes en magnésium, carbone ou titane sont interdites. Entretoises libres.

5.8. SELLE
La partie avant pourra être modifiée par retrait de la mousse de rembourrage. Les selles monoplaces sont autorisées.

5.9. TRANSMISSION SECONDAIRE
Elle pourra être remplacée. Attaches rapides interdites.
La boite de vitesse doit être d'origine du type considéré.

PARTIE MOTEUR
5.10. CARBURATEURS
D'origine. Les gicleurs et aiguilles sont libres ainsi que les puits d'aiguille. Le filtre à air est libre. Interdiction de mettre la commande de starter au guidon par quelque moyen que ce soit (manette, etc…).

5.11. REGLAGE D'INJECTION
Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant peut être installé et doit être fixé aux connecteurs originaux. Le faisceau de câbles original doit être conservé ainsi que l'UCE : modifications internes autorisées. Les contacteurs à clefs doivent rester à leur place, et être fonctionnels.

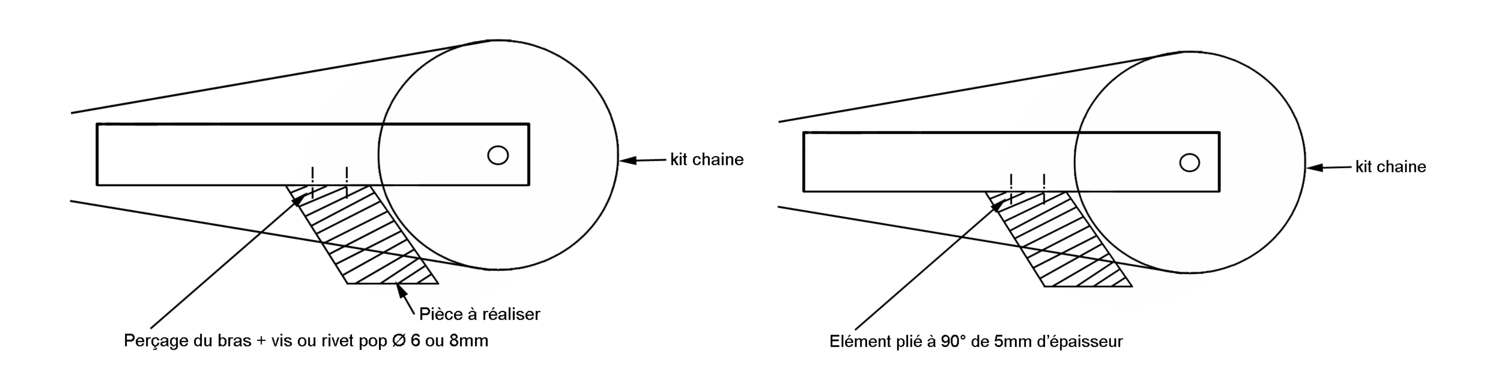
5.12. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT
Radiateur d'origine du type considéré à sa position d'origine. Le calorstat et le ventilateur pourront être retirés. Le liquide de refroidissement devra être vidangé et remplacé par de l'eau, seul de l'alcool éthylique peut être rajouté.

5.13. BOUGIES
Indice thermique libre.

5.14. PROTECTION CARTERS MOTEUR
Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar (pas de protection métallique). Il est possible d'ajouter à cette cela des protections de carter moteur type patins en plastique dont la longueur n'excèdera pas de plus de 20mm de chaque cotés la largeur du carénage.

5.15. PROTECTION CHAINE
Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Sa fixation doit être assuré impérativement par des vis ou des rivets.

Réalisation de la protection de chaîne



5.16. SUPPORT DE BEQUILLE
Les supports de béquilles devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, et auront les dimensions suivantes :
Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait. Les systèmes de V inversé type EWC sont interdits.

5.17. PROTECION DE CADRE
Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composite de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

5.18. FILTRE A AIR
La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur une machine homologuée mais les tuyaux de drainage doivent être fermés (obstrués). Le filtre à air doit être d'origine ou adaptable se fixant dans la boîte à air en place et lieu de l'élément d'origine. Les modifications et suppressions des boîtes à air sont interdites.

5.19. POIGNEES D'ACCELERATEUR
Poignées d'accélérateur libres.

6. PIÈCES DEVANT RESTER D'ORIGINE
PARTIE CYCLE

6.1. CADRE
D'origine. Renforts de cadre interdits. Le té de fourche doit être d'origine du type considéré. Boucle arrière adaptable autorisée.

6.2. GUIDON

Les extrémités du guidon doivent être bouchées. Masses libres. Les guidons adaptables sont autorisés s'ils respectent la forme d'origine. Toute réparation de guidon interdite. Pour les motos disposant d'une version S et N, les 2 versions sont autorisées.
Les poignées à tirage rapide sont autorisées.

PARTIE MOTEUR

6.3. MOTEUR

D'origine, seront autorisées les tolérances figurant sur le manuel de réparation de chaque constructeur.
Le réalésage du cylindre en côte réparation est autorisé dans la limite de cylindrée des données constructeur du modèle considéré.
Tout apport ou enlèvement de matière est interdit.
Toute modification moteur est interdite.
Joint de culasse et embase doivent être identiques en dimension à l'origine.
Le débridage est autorisé et ne doit consister qu'à remettre la machine en question en conformité avec le modèle non bridé de référence (débridage constructeur). Le débridage ne peut intervenir qu'à travers un échange de pièces ou le retrait d'un dispositif restrictif. en aucun cas, il n'est possible de retoucher une pièce pour atteindre ce but.
Le shifter est autorisé.

6.4. RÉSERVOIR D'ESSENCE

Il devra rester d'origine ainsi que son système de robinet d'essence. Seul le remplacement du bouchon par un modèle adaptable est autorisé, les vannes de type "Zennith" sont interdites. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est recommandé.

6.5. SABOT MOTEUR

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter au maximum deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Ils doivent être démontables à la main par les commissaires, le directeur de course étant le seul a décidé de leur absence ou non. Sauf en cas de grosse pluie persistante, ils doivent rester en place. Le ruban adhésif est interdit.

7. CARBURANT

La machine doit fonctionner avec un carburant sans plomb vendu aux pompes routières. Aucun additif n'est autorisé.
Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de l'organisateur si elle se révèle négative. Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants. Dans tous les cas, la contre-analyse sera aux frais du pilote.

8. PLOMBAGE DES MOTEURS

Lors de la première épreuve un passage sur le banc de puissance pourra être effectué sur chaque machine.
Plusieurs plombs seront apposés aux endroits indiqués sur le plan fourni ultérieurement par additif.
Suite à ce passage, un P.V. de puissance et de couple sera remis :
- Au concurrent
- À MOTORS EVENTS EUROPE

Les organisateurs tiendront à disposition des concurrents tous les P.V. des machines engagées à la CUP. Ces passages au banc serviront à définir plus précisément les performances admissibles pour chaque type de machine. La puissance maximale admissible sera ensuite établie et annexée à ce règlement

9. DÉPLOMBAGE

Le déplombage des moteurs est autorisé entre chaque épreuve pour les opérations de maintenance.
Dans ce cas lors de l'épreuve suivante, la machine sera de nouveau passée sur le banc de puissance et de nouveau plombée.
Si un déplombage doit intervenir pendant le week-end de course, le concurrent devra en avertir les organisateurs et repasser sa machine au banc. De même, si lors de la mise en parc fermé le plombage n'est pas conforme ou un plomb venait à manquer, le concurrent sera exclu du classement de la manche.

10. TETE DE FOURCHE ET CARENAGE

Les têtes de fourche de type "saute vent" sont autorisées. Les modèles enveloppants ou fixes sont autorisés, tout comme les carénages complets. Leurs fixations doivent être de fabrication solide et ne présenter aucun danger. Les commissaires se réservent le droit de refuser tout montage jugé dangereux.

11. PLAQUES DE COURSE

Elles seront impérativement trois :
- Une sur l'avant de la machine,
- Deux à l'arrière de la machine.

Pour les coques arrière étroites, un seul numéro sera autorisé.

Pour les équipages utilisant deux machines, il est demandé d'ajouter sur toutes les plaques de course, en haut à gauche, un petit n°1 sur la première moto et un n°2 sur la seconde.

Elles devront être de couleur blanc mat, chiffres noirs mat. 285 L X 235 h.
La dimension des chiffres sera de :
- Hauteur : 14 cm
- Largeur : 8 cm
- Épaisseur du trait : 2,5 cm

Les polices extravagantes sont interdites. Sont conseillées les polices suivantes : arial black, arial black italique, haettenschweiler, haettenschweiler italique, impact et impact italique.
Nous vous demandons de respecter impérativement la couleur mat et la dimension des chiffres, ainsi que la forme et l'espacement, afin que le service de chronométrage puisse reconnaître votre machine à chaque passage.
En effet, nous avons constaté que les courses ont lieu souvent en paquet et le service de chronométrage a du mal à distinguer les concurrents entre eux. Un chronométrage visuel est toujours effectué pour doubler l'éventualité d'une panne de transpondeur.
En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

ANNEXE 3: Tableau des pneumatiques autorisés

ANNEXE 2 AU 16 OCTOBRE 2009

Désignation	Position	Dimensions	Indices charge et vitesse	Tubless Tube type	Commentaires	SAP Code
SPORTMAX GP RACER D211 E	AV	120/70 ZR 17	(58W)	TL	Endurance	627782
SPORTMAX GP RACER D211 E	AR	180/55 ZR 17	(73W)	TL	Endurance	625929
SPORTMAX GP RACER D211 E	AR	190/55 ZR 17	(75W)	TL	Endurance	625984
SPORTMAX GP RACER D211 E	AR	200/55 ZR 17	(78W)	TL	Endurance	625988
SPORTMAX GP RACER D211 M	AV	120/70 ZR 17	(58W)	TL	Médium	625924
SPORTMAX GP RACER D211 M	AR	180/55 ZR 17	(73W)	TL	Médium	625928
SPORTMAX GP RACER D211 M	AR	190/55 ZR 17	(75W)	TL	Médium	625983
SPORTMAX GP RACER D211 M	AR	200/55 ZR 17	(78W)	TL	Médium	625987
SPORTMAX GP RACER D211 S	AV	120/70 ZR 17	(58W)	TL	Soft	625923
SPORTMAX GP RACER D211 S	AR	180/55 ZR 17	(73W)	TL	Soft	627784
SPORTMAX GP RACER D211 S	AR	190/55 ZR 17	(75W)	TL	Soft	627788
SPORTMAX GP RACER D211 S	AR	200/55 ZR 17	(78W)	TL	Soft	627790
SPORTMAX GP RACER D211	AR	160/60 ZR 17	(69W)	TL		
KR191 414	AV	125/80R17	PLUIE	TL	Medium	624647
KR393 414	AR	190/55R17	PLUIE	TL	Medium	626350
KR389 WA	AR	165/55R17	PLUIE	TL	Medium	624423



Additif au règlement 2010
Des Endurance Racing Twin

2.2. MACHINES

Les ERT sont ouvertes à tous les modèles achetés en France, ou tout autre pays de l'Union Européenne, sans restriction d'année de :

- HONDA CB500, KAWSAKI GPZ 500, SUZUKI SV650, HYOSUNG COMET 650, KAWASAKI ER6N
- DUCATI 620, Mostro 696
- Et en règle général à tous les « twin » 4 temps de série de 500cc à 700cc.

Le 12 mars 2010